

SHINTOMI-WAKITA 2020

川越都心部再生計画～新富町1・2丁目、脇田町を中心に～



川越の概要…P.2

川越都心部の現況と課題…P.3

川越都心部の既存計画と問題点…P.5

川越都心部の整備方針…P.6

SHINTOMI-WAKITA AREA の現況と課題…P.7

SHINTOMI-WAKITA AREA の整備方針…P.11

重点整備エリア①…P.12

重点整備エリア②…P.14

1998年度 卒業設計
東京大学工学部都市工学科
都市計画コース4年
70146 村山 顕人

指導教官：大方潤一郎 教授
小泉秀樹 講師
真鍋陸太郎 助手

川越の概要

東京都心から30km圏内の交通結節点 -川越の位置

川越市は埼玉県の南西部に位置し、都心から30km圏内にある。東武東上線が南北に、JR川越線が東西に通る川越駅で交差しているほか、西武新宿線の始発地となっている。また、国道16号と国道254号が交差するなど、鉄道、道路の結節点となっている。



川越市ホームページ
(<http://www.city.kawagoe.saitama.jp/>) より

城下町から商業都市、 そして首都東京の衛星都市へ

-川越の歴史

川越の城下町としての歴史は、室町時代中期に太田道真、道灌父子が扇谷上杉氏の命を受けて川越城を築いたことに始まる。その後、徳川家康の関東入部に伴い川越藩が置かれ、江戸の北部の守りの要衝として、また、新河岸川舟運や川越へ通じる多くの街道による穀物などの物資の集散地、それに伴う人々の交流地として政治、商業、文化が繁栄した。

明治になってからも江戸時代の伝統を受け継ぎ、商業都市として栄えた。明治26年には当時の川越町の3分の1を焼失する川越大火に見舞われるが、商人たちは豊かな経済力を背景として現在まで残る蔵づくりを次々と建築した。

その後、新しい交通手段である鉄道の敷設に伴い、新河岸川の舟運の役割は終わりを迎え、川越も変貌を余儀なくされた。

川越は戦火をほとんど受けずに戦後を迎え、昭和30年には隣接の9ヶ村を合併し、新しい川越が生まれた。高度経済成長時代には都市化が周辺部へと進み、郊外部では工業団地、卸商団地、住宅団地が次々と造成され、次第に首都東京の衛星都市としての性格が色濃くなってきた。

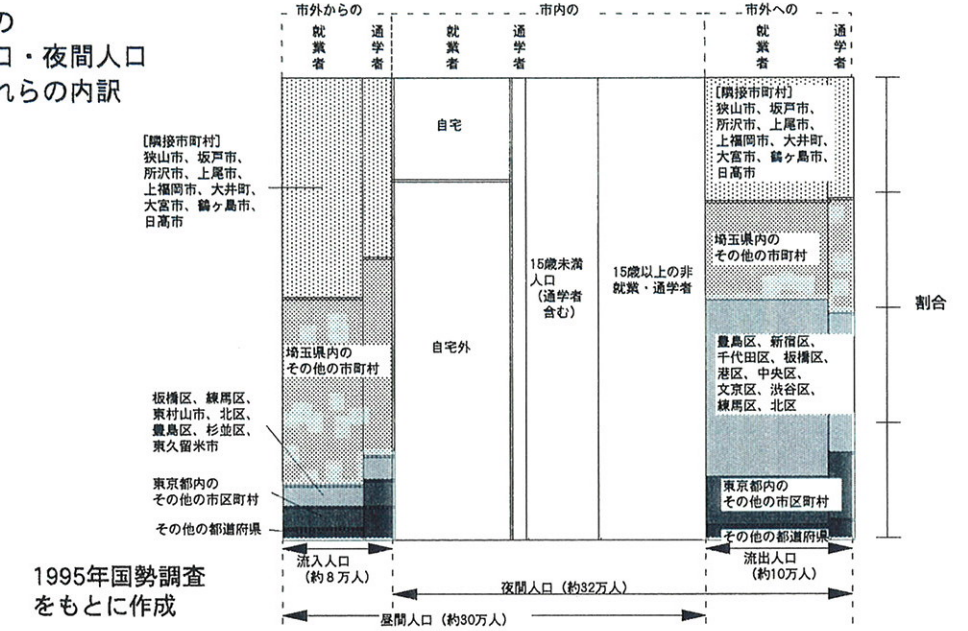
近年、川越市は東京の近郊都市としてますます発展している。昭和60年にはJR埼京線が、昭和62年には地下鉄有楽町線が川越へ乗り入れるようになり、都心へのアクセスが一段と便利になった。平成2年には川越駅東口の再開発ビルが、平成4年には本川越駅ビルがオープンし、周辺の商業、業務、住宅用の中高層ビルも目立つようになってきた。

「首都圏のベッドタウン」と 「埼玉県南西部地域の中心都市」

-川越の2つ顔

川越市の昼間人口・夜間人口及びそれらの内訳を見ると、「首都圏のベッドタウン」と「埼玉県南西部地域の中心都市」という川越市の2つの顔を読み取ることができる。

川越市の 昼間人口・夜間人口 及びそれらの内訳

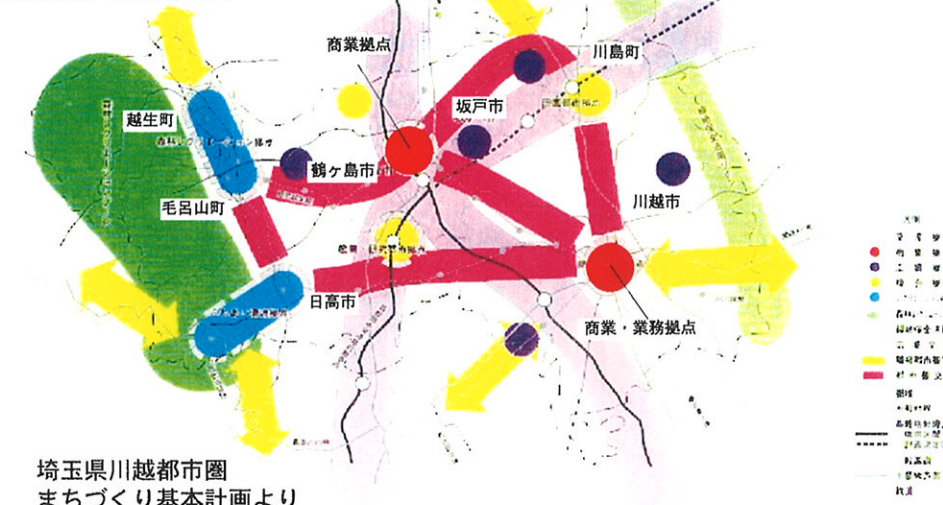


川越都心部は川越都市圏の商業・業務拠点

-広域計画「レインボープラン」

川越市、坂戸市、鶴ヶ島市、日高市、川島町、毛呂山町、越生町の4市3町で構成される埼玉県川越都市圏まちづくり協議会で策定されたレインボープラン（1996年）において、川越都心部は圏域の商業・業務拠点として位置付けられている。

自立文化都市圏構造図



埼玉県川越都市圏
まちづくり基本計画より

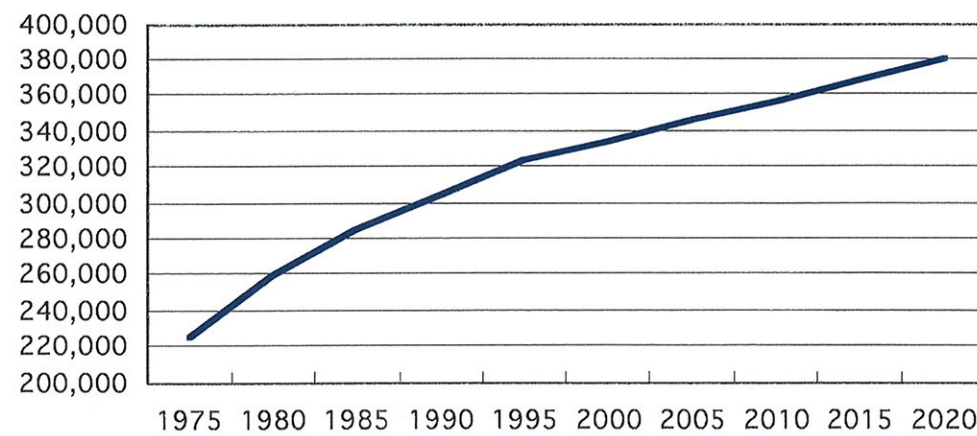
増加が続く人口、 2020年には38万人に

-川越市の人口

1995年時点での川越市の人口は、約32万人である。今後も、増加率は減少するものの、人口増加は見込まれ、2020年の人口は約38万人と予測されている。

1995年までの値は国勢調査による。2020年の人口予測（約38万人）は、川越市都市計画マスタープラン全体構想（行政素案）による。

川越市の人口推移と将来人口予測



川越都心部の現況と課題

駅周辺、旧市街地での人口減少目立つ 少子化、高齢化の傾向も

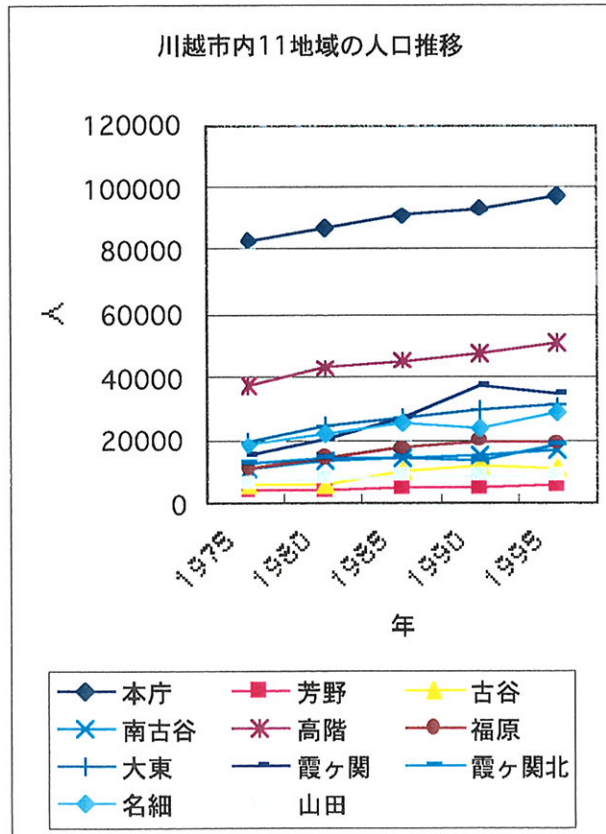
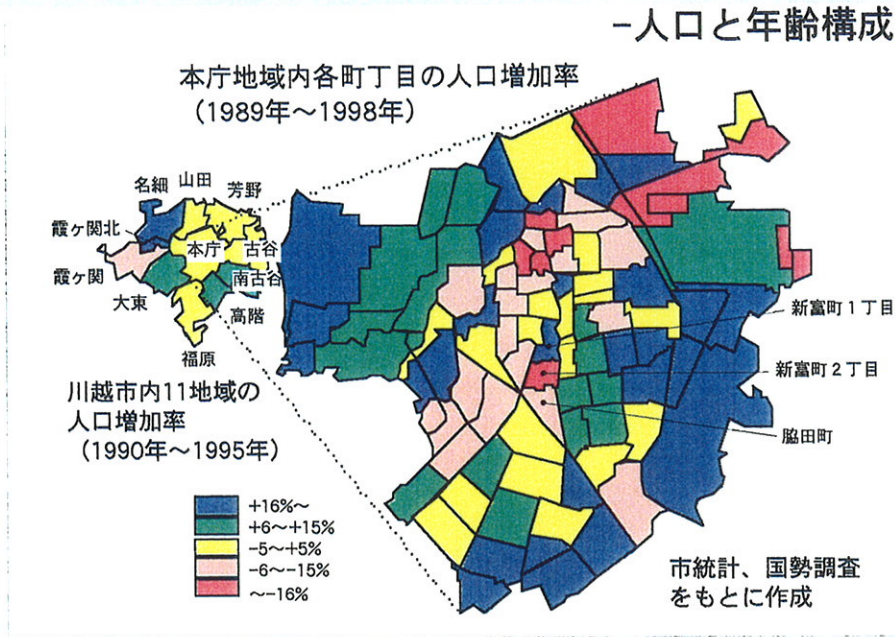
川越都心部とその周辺からなる本庁地域の1995年時点での人口は97,223人、世帯数は36,647 (2.65人/世帯)である。

1989年～1998年の人口増加率を見ると、人口は駅周辺や旧市街地では減少しているものの、その周辺(特に東部)の住宅地では増加している。

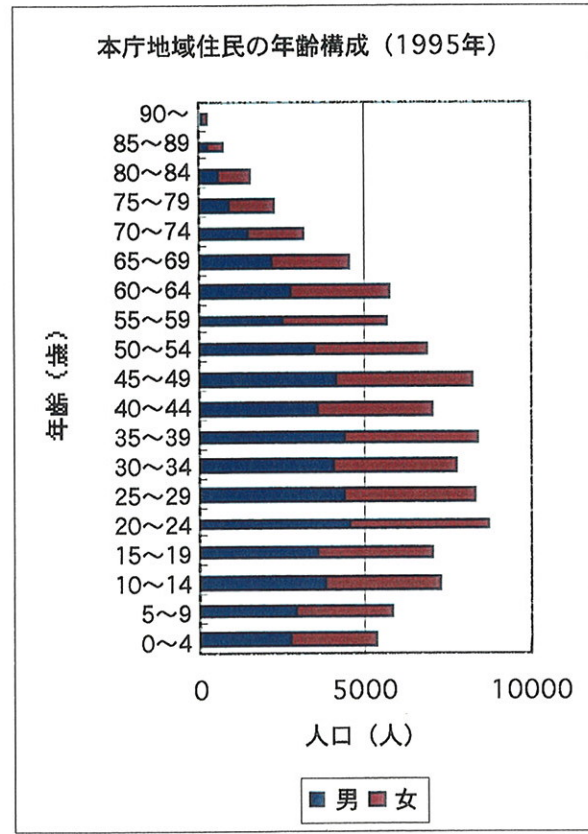
市全体、本庁地域全体としては人口増加が続いている。

年齢構成の特性を見ると、20～40歳代が多く、10歳以下の子供が少なくなっている。

この他、高齢者の割合も過去10年で8.9%から12.6%へと急増している。



国勢調査をもとに作成



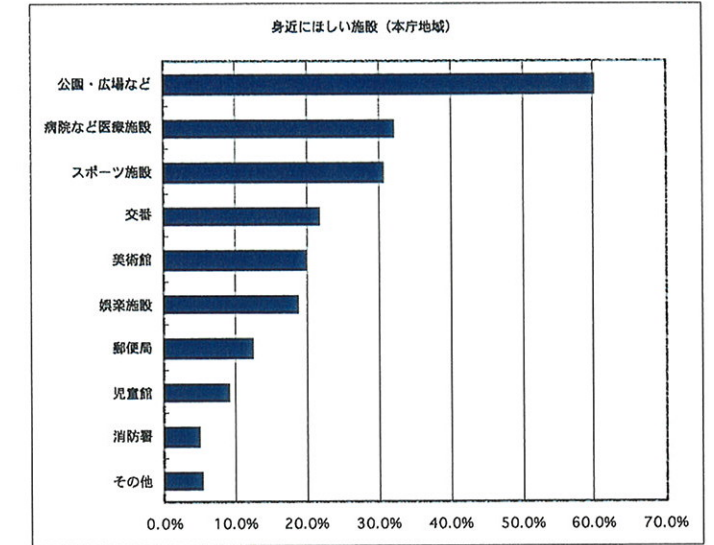
国勢調査をもとに作成

公園・広場・街路樹、趣味・教養品店、 駐車場・自転車置場が欲しい!

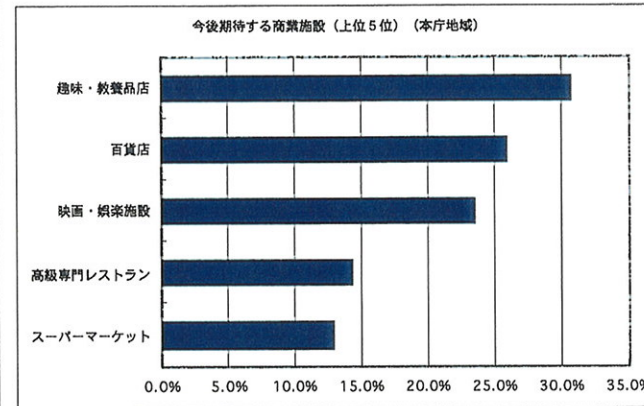
-住民意識

第6回川越市市民意識調査(1997年)では、身近にほしい施設として「公園・広場など」、今後期待する商業関連施設として「趣味・教養品店」、「駐車場・自転車置場」、「緑地・街路樹・広場」が上位を占めている。

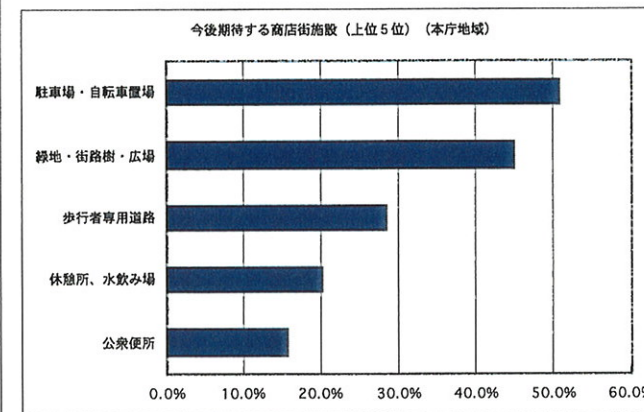
また、川越市都市計画マスタープランまちづくり市民アンケート(1998年)では、優先的に対応すべき施策として「身近な公園・広場等の整備」、「生活道路の整備」、「交通事故への安全性の確保」が上位を占めている。



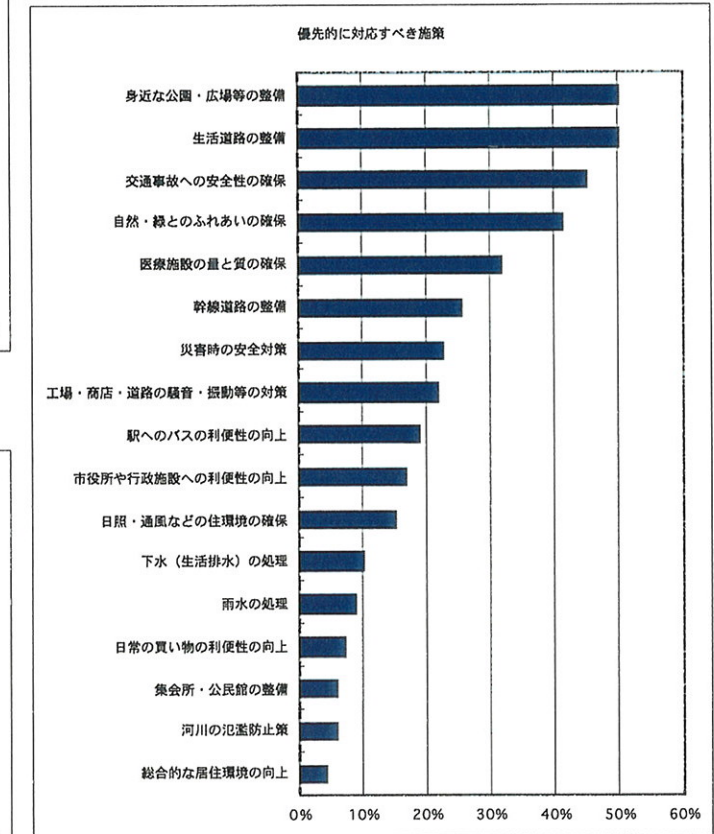
第6回川越市市民意識調査(1997年)より



第6回川越市市民意識調査(1997年)より



第6回川越市市民意識調査(1997年)より



川越市都市計画マスタープラン
まちづくり市民アンケート(1998年)より

伝統的町並みが残る北部、 商業・業務用地が集積する駅周辺、 低中層住宅地の周辺部

-土地利用

都心部北部には社寺などの公益施設用地が集積し、川越一番街を中心に伝統的町並みを構成している。

駅に近い南部には商業・業務用地が集積し、幹線道路沿道にも商業用地が集積しつつある。駅直近の市街地ではクリアモール（新富町・サンロード両商店街の愛称）や駅ビルを中心に商業用地が集積しているが、最近ではマンション等が建ち始めるなど、住宅用地としての土地利用も進んでいる。

これらの周辺の市街地は、大半が低中層住宅用地である。市街地の中に都市的な街区公園・緑地は少ない。

幅員狭い道路、複雑な道路基盤

-道路基盤

一部を除いては、城下町の面影を残す複雑な道路基盤が形成されている。

各道路の幅員が狭いため、自動車交通に十分対応しているとは言えない。伝統的街並み地区を通る道には車が集中し、通過交通と相まって慢性的な交通渋滞が発生し、周辺部にも影響が及んでいる。

旧市街地全般に細い道が多く、防災上の問題もある。特に、3駅（川越、川越市、本川越）周辺の商業地では、商業地として高度利用するにも基盤が弱い。

北部に観光拠点や公共施設が集積

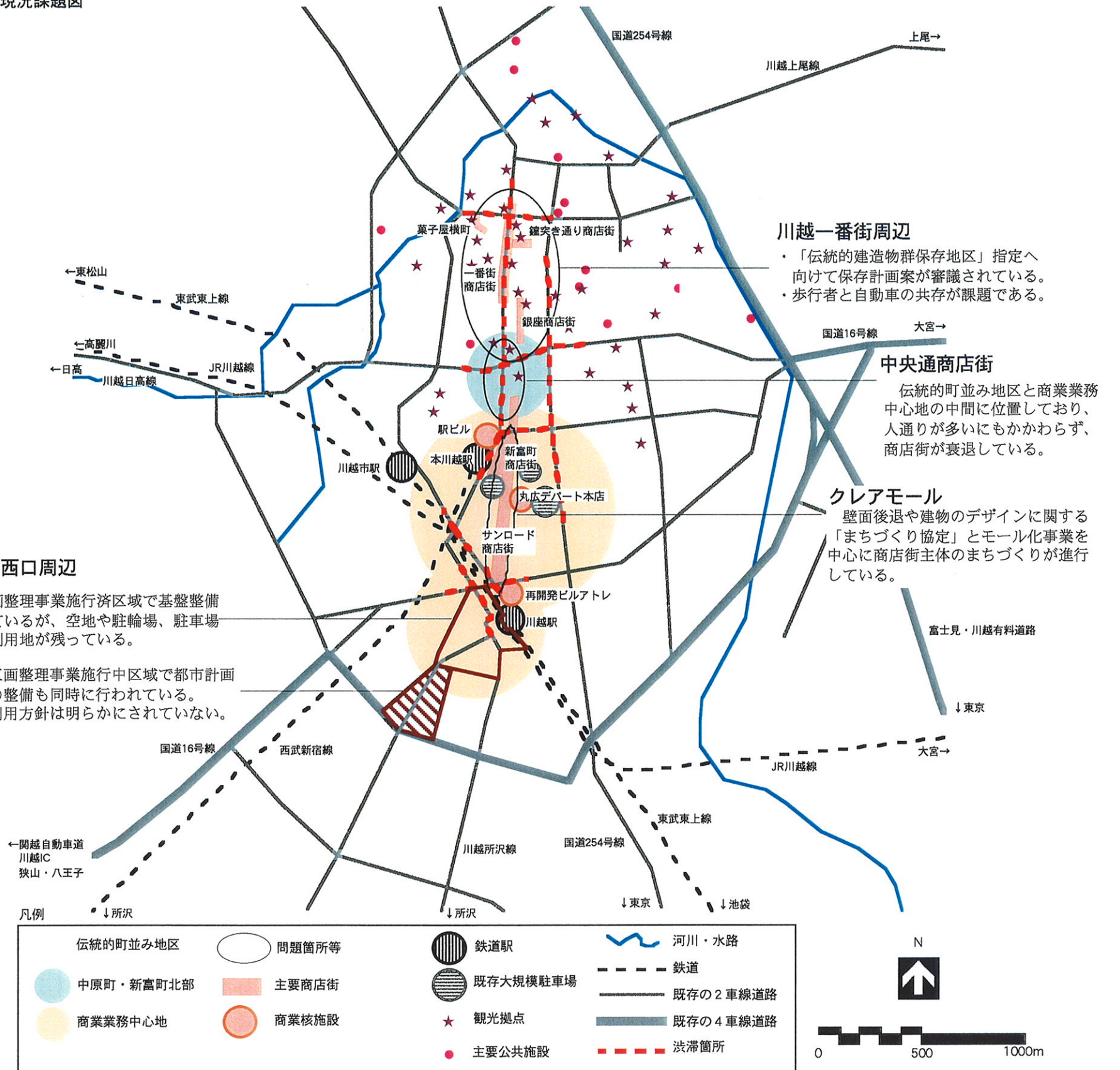
-観光拠点・主要公共施設

本庁地域には蔵造りの伝統的町並みのほか、喜多院を始めとする社寺等の観光拠点多い。

また、川越市の中心地域として、市役所、市民会館、図書館、市民体育館等の官公庁施設、公共施設が集積している。

これらは都心部北部に集積しており、駅周辺からのアクセス改善が課題となっている。

川越都心部現況課題図



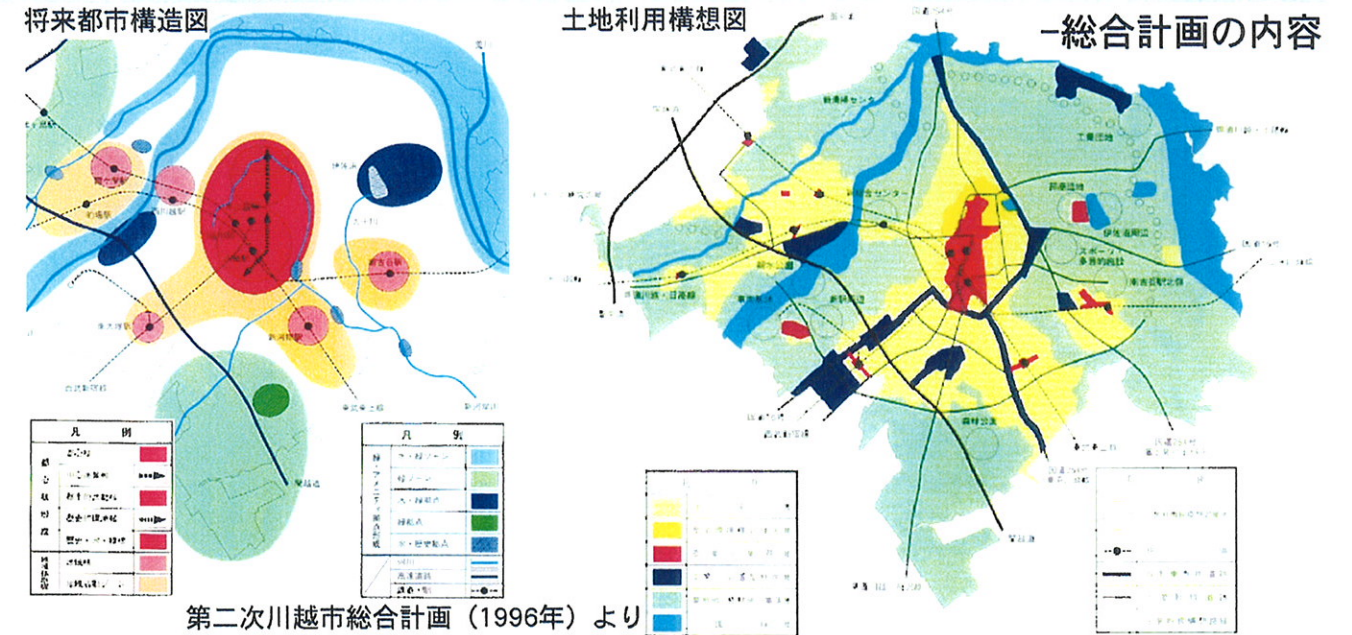
川越都心部の既存計画と問題点

駅周辺の道路網の整備、鉄道と道路の立体化…

第二次川越市総合計画（1996年）では、主要駅の集まる都心部南側を「都市的活動核」、北側を「歴史・水・緑核」として位置付けている。前者では「業務や商業等の機能の充実」、後者では「商業、文化等の機能を高めた魅力ある都市空間の創造」が目標とされている。

土地利用構想では、三駅（川越、川越市、本川越）周辺は「商業・業務地」、新河岸川に囲まれた旧市街地は「歴史環境複合市街地」となっている。また、中心市街地の再整備として、川越駅西口周辺地区の土地区画整理事業による基盤整備が挙げられている。

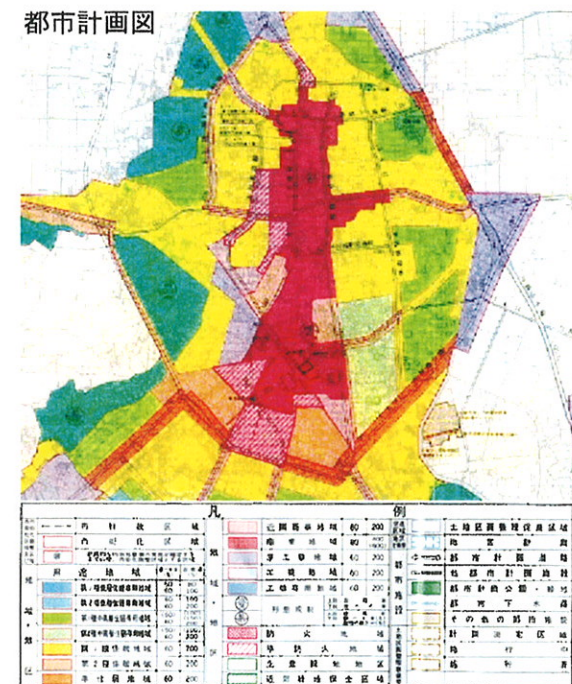
この他、三駅（川越、川越市、本川越）を連結する道路網の整備や、鉄道と道路の立体化による交通渋滞の解消、川越市、本川越両駅周辺の適切な市街地整備の促進、駐車場の整備等が唱われている。



用途地域と都市計画道路 -都市計画決定の状況

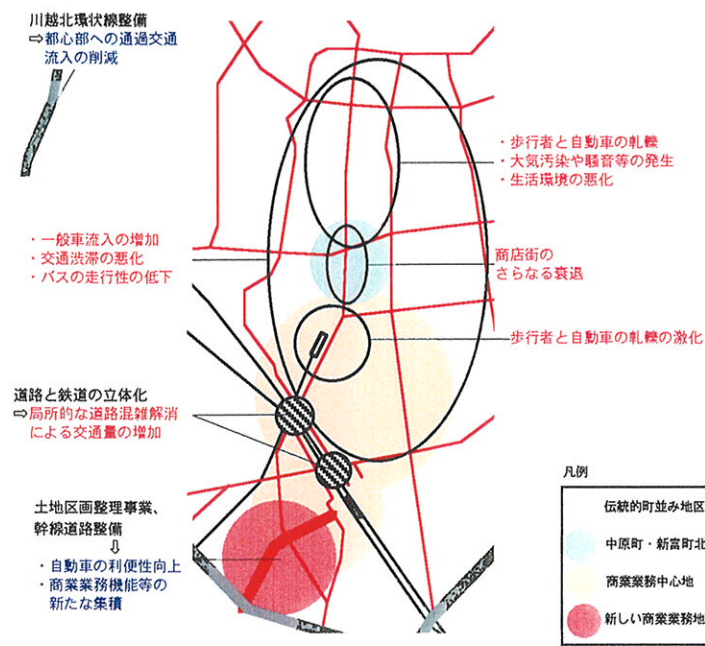
川越駅を中心とした商業地は商業系用途地域に、幹線道路沿道は準工業地域または準住居地域に指定されている。伝統的な町並みが形成されている地区や一戸建て住宅地が形成されている地区の一部に、高い建物の建築が可能な法指定がされている。

また、地域内には市内循環線を始めとする多くの都市計画道路が計画決定されている。



自動車の利便性向上が 都心部の魅力の低下につながる -既存計画とその問題点

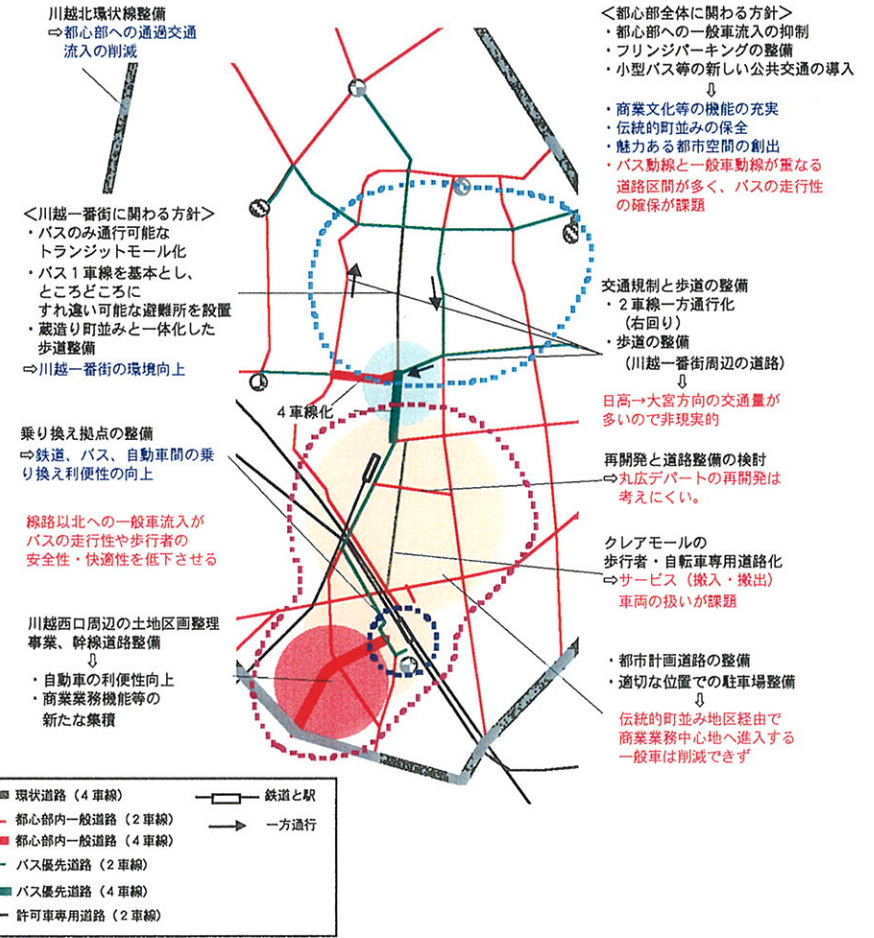
川越駅西口周辺地区の土地区画整理事業により幹線道路が整備され、また道路と鉄道の立体化が実現されることにより、都心部における自動車利便性は向上するが、その結果、線路以北の道路基盤整備が不十分な商業業務中心地や伝統的町並み地区への一般車の流入が増加し、歩行者・自転車と自動車の軋轢、バスの走行性の低下、騒音や大気汚染等の都市環境の悪化等、様々な問題が予想される。



川越一番街の環境向上だけでは… -川越都心部における交通円滑化施策の方針とその問題点

1997年に行われた「川越市交通円滑化方策検討調査」の報告書では、市民の合意が得られた場合の長期的な都心部の方針を検討している。

この方針に基づいた施策が実行されることにより、川越一番街の環境向上は大いに期待できるが、右図のように、線路以北の商業業務中心地をも「自動車利便性向上を目指すゾーン」に含めることが、様々な問題を生じさせ、都心部全体としての魅力を低下させる。



川越都心部の整備方針

エリアの設定と整備の目標

川越都心部を2つのエリア（OLD KAWAGOE AREA と NEW KAWAGOE AREA）に分け、それぞれについて、整備の目標を設定する。また、両エリアが重なる部分は SHINTOMI-WAKITA AREA と名付け、川越都心部の中でも重要なエリアとして目標を掲げる。

エリアの設定と整備の目標

OLD KAWAGOE AREA

歴史的ストックの活用による 魅力ある都市空間の創造

江戸、明治、大正時代から受け継がれてきた伝統的な町並みや社寺、城下町の面影を残す複雑な道路基盤、昭和時代に形成されたヒューマンスケールな市街地等の歴史的ストックを活かしながら、魅力ある都市空間を創造する。

SHINTOMI-WAKITA AREA

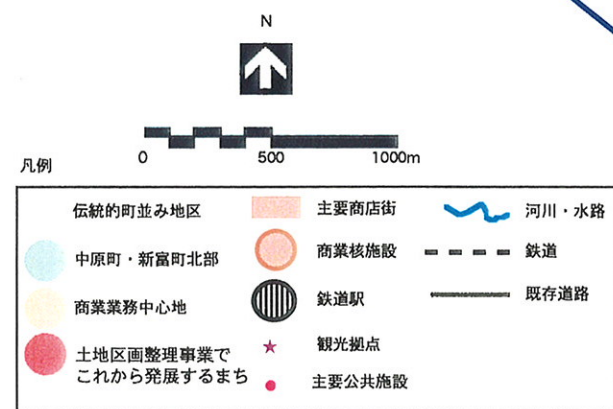
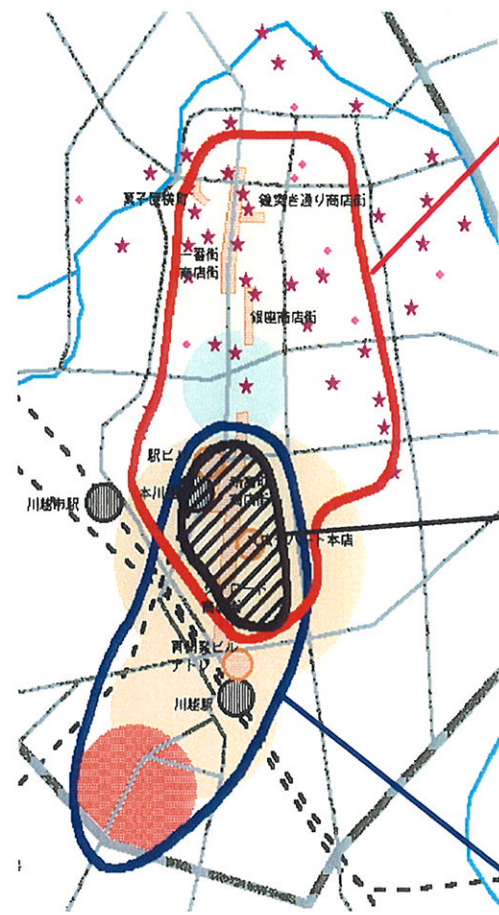
歴史的ストックの活用と 時代のニーズに合った 新しい都市機能の導入

OLD KAWAGOE AREA と NEW KAWAGOE AREA をつなぐエリアとして、また川越の重要な表玄関として、歴史的ストックを活用しながら、時代のニーズに合った新しい都市機能の導入を図る。

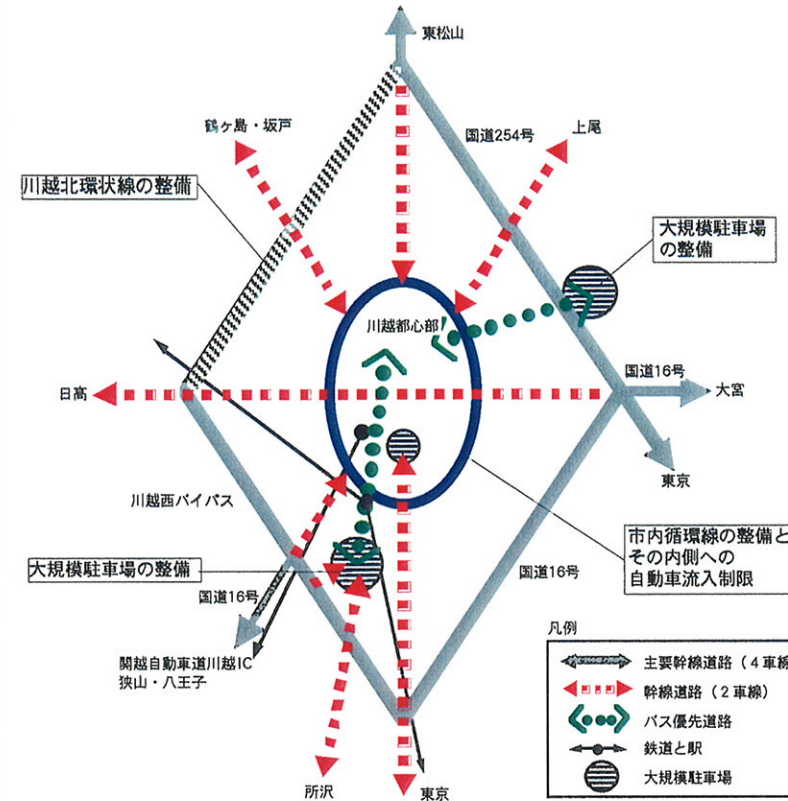
NEW KAWAGOE AREA

新たな都市機能の強化

首都圏のベッドタウンの中心として、また埼玉県南西部地域の中心として期待される新しい都市機能の強化を図る。



広域交通体系整備の方針



●環状道路の完成

川越北環状線（都市計画道路）の整備により、国道16号、国道254号、川越西バイパスとからなる環状道路を完成させ、都心部への通過交通の流入を削減する。

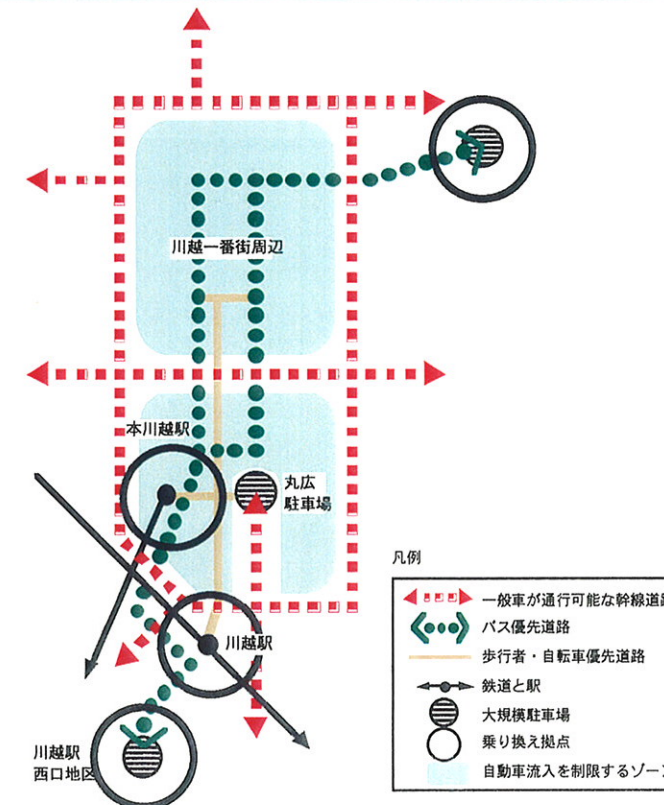
●市内循環線の整備と 自動車流入制限

市内循環線（都市計画道路）を整備し、その内側への自動車流入を制限することにより、バスの走行性を確保し、安全で快適な歩行者・自転車空間を創出する。

●PARK & BUS RIDE システムの導入

土地区画整理事業が行われている川越駅西口地区と国道254号沿いの農地に大規模駐車場を整備し、循環バスや路線バスと連携したPARK & BUS RIDE を実施し、都心への移動手段を確保する。

都心部の交通体系整備の方針



●バスルート及び 乗り換え拠点の設定

川越駅西口地区の駐車場、川越駅西口、本川越駅、川越一番街周辺、国道254号沿道の駐車場を結ぶバスルートを設定する。
また、駐車場と駅の周辺は乗り換え拠点として位置付け、適切な整備を行う。

●歩行者・自転車優先道路 の整備

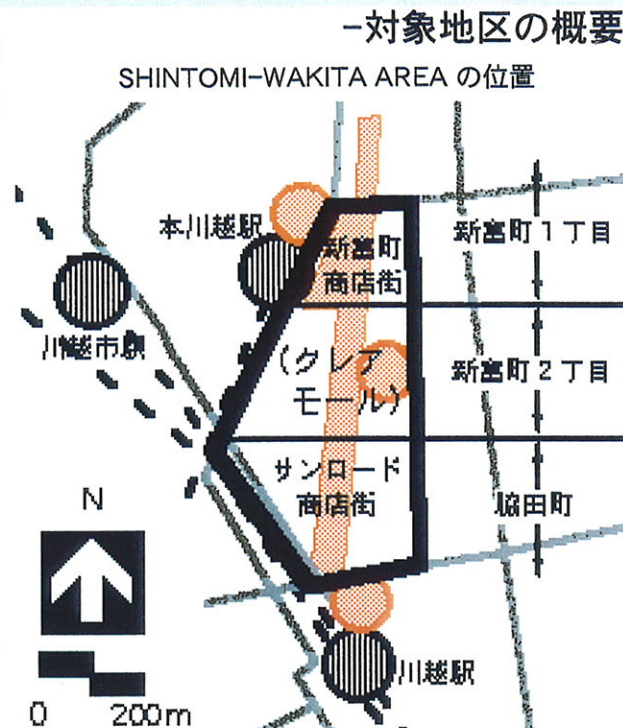
川越駅、本川越駅、丸広駐車場、川越一番街周辺をつなぐ道路を歩行者・自転車優先道路とし、安全で快適な道路空間を確保する。

SHINTOMI-WAKITA AREA の現況と課題

2つの駅に挟まれた商業地 駅周辺整備に伴い商業集積が高まり来街者増える

SHINTOMI-WAKITA AREA は川越駅と本川越駅に挟まれた約20haの市街地である。新富町・サンロード商店街（愛称：クレアモール）が南北に長い商業軸をつくっており、2つの鉄道駅といくつかの大型店舗が核となっている。商店街からはずれた周辺の地域は主に住宅地だが、その中に、寺社の境内や住宅の庭木の緑を生かした新しい店舗等が点在している。

近年、鉄道の利便性向上による都内への流出、また周辺都市の商業集積による消費の分散により、川越の商圈は縮小したが、1990年の川越駅東口再開発ビル（アトレ）、そして1991年の西武本川越駅ステーションビル（ペペ）のオープン等に伴い、その周辺の開発整備が進み商業集積が高まり、来街者が徐々に増加している。



-対象地区の概要

クレアモールは都市型商店街として今後も発展

-新富町・サンロード商店街の動向

新富町商店街とサンロード商店街は「クレアモール」の愛称で親しまれている。

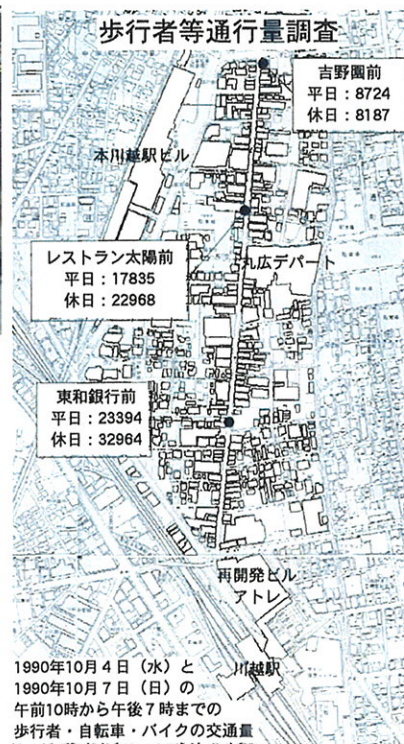
これまで、壁面後退や建物等のデザインに関する「まちづくり協定」とモール化事業を中心に、商店街主導のまちづくりが進行してきた。



クレアモールの様子

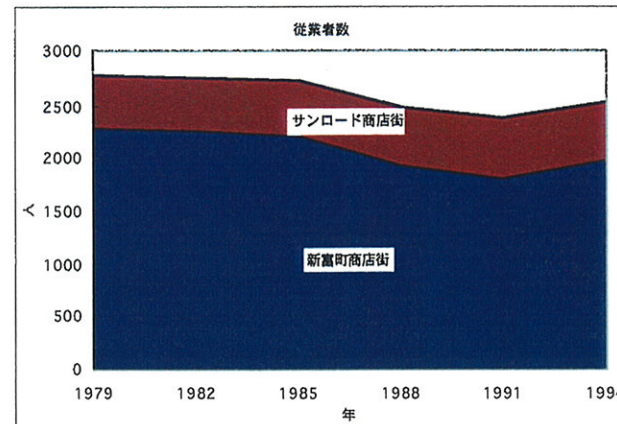
現在は、「まちづくり協定」の方針に反するような看板の設置や、路上での営業、搬入・搬出車両と歩行者の軋轢などが問題となっている。「まちづくり協定」で唱われている建物共同化は、相続等の問題によりあまり進まず、老朽化した商店がペンシルビルへ建て替えられるケースが多い。

クレアモールは人通りが多く賑わいがあり、空き店舗も少ない。都市型商店街としての魅力をさらに高めるためのまちづくりの方針が求められている。

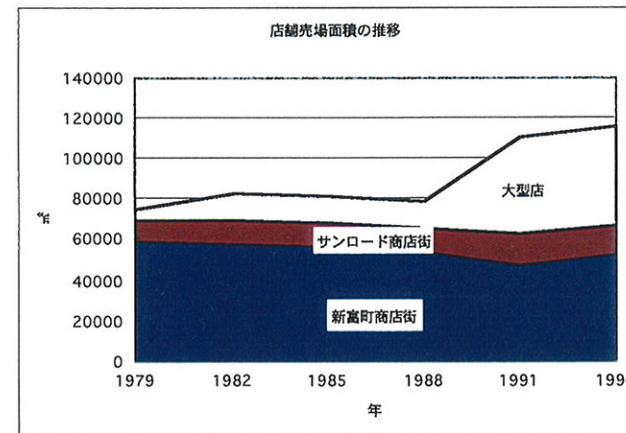
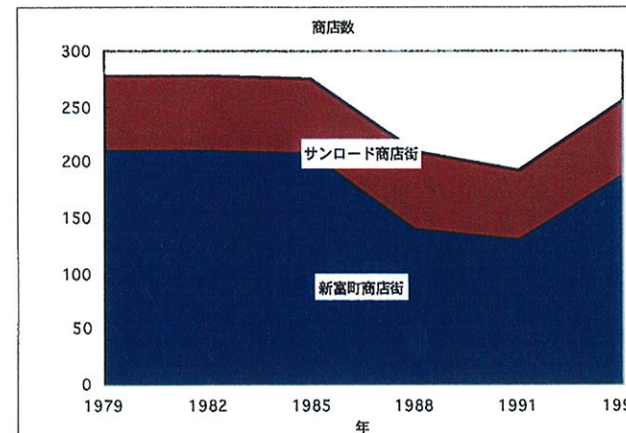


川越駅前整備後の影響及び現況分析（1991）より

商店街の統計を見ると、商店数、従業者数、売場面積は1991年以降増加している。周辺の大型店をも含めた売場面積の推移や今後の人口増加をも考慮すると、大型店の進出がない限り、商店街の商店数や売場面積は徐々に増加していくと考えられる。



商業統計表、市統計をもとに作成
大型店：イトーヨーカドー、川越マイン、アトレ、西武本川越ステーションビルペペ



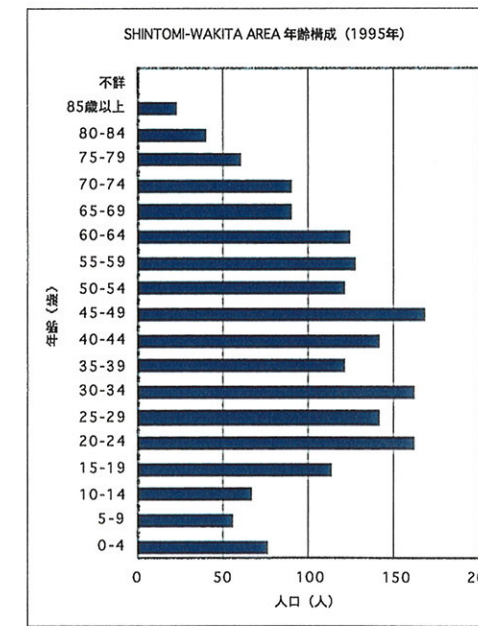
マンション建設によるファミリー世帯の増加 少子化、高齢化の傾向は無視できず

-住民構成

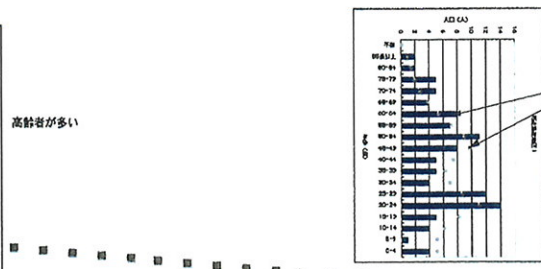
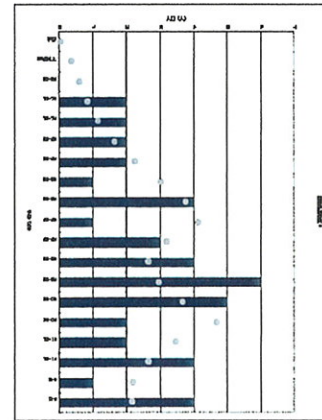
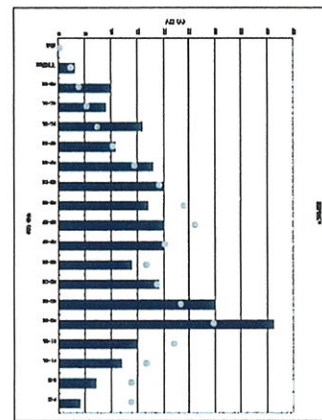
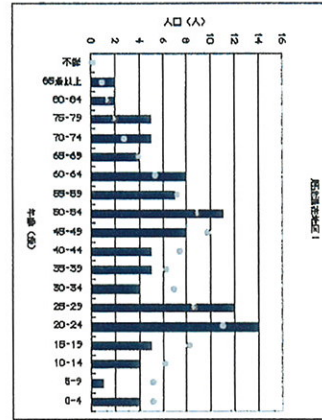
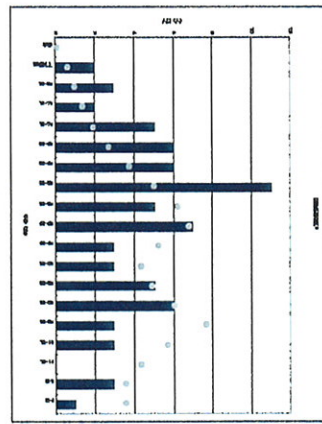
SHINTOMI-WAKITA AREA の1995年時点での人口は1867人、世帯数は699（2.7人/世帯）である。

また、川越駅及び本川越駅周辺が整備される前の1989年から1998年までの人口増加率は、新富町1丁目では+91.0%、新富町2丁目では-21.1%、協田町では-6.6%となっている。新富町1丁目における急激な人口増加は、ファミリー向け高層マンションの建設によるものだと考えられる。新富町2丁目、協田町における人口減少は、相次ぐ宅地から駐車場への土地利用転換と関係している。

人口構成の特性を見ると、20～40歳代が多く、子供の数が少ない。また、65歳以上の高齢者が占める割合は16.0%で、市全体や本庁地域全体の平均値よりも高い。



地区の居住者



用途滞在地区2

人口 (人)	74
世帯数 (世帯)	29
平均世帯人員 (人/世帯)	2.6
高齢者人口比率	24.3%
單身世帯率	24.1%

用途滞在地区1

人口 (人)	108
世帯数 (世帯)	44
平均世帯人員 (人/世帯)	2.4
高齢者人口比率	17.0%
單身世帯率	38.4%

住居地区2

人口 (人)	288
世帯数 (世帯)	136
平均世帯人員 (人/世帯)	2.1
高齢者人口比率	17.1%
單身世帯率	50.0%

用途滞在地区5

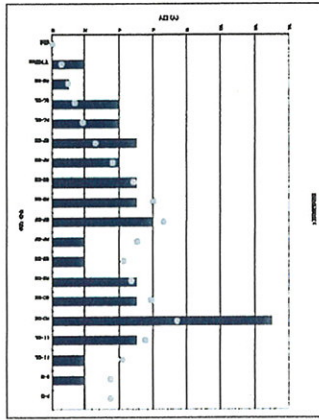
人口 (人)	45
世帯数 (世帯)	19
平均世帯人員 (人/世帯)	2.5
高齢者人口比率	13.3%
單身世帯率	33.3%

商業・業務特化街区1

人口 (人)	4
世帯数 (世帯)	1
平均世帯人員 (人/世帯)	4
高齢者人口比率	25.0%
單身世帯率	0.0%

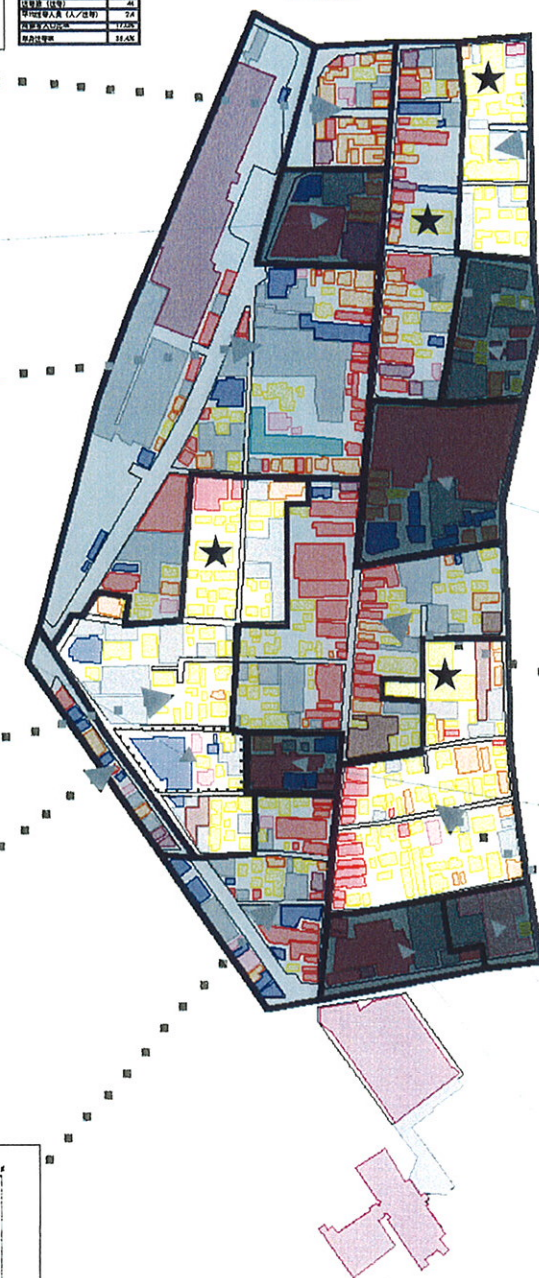
商業・業務特化街区3

人口 (人)	23
世帯数 (世帯)	10
平均世帯人員 (人/世帯)	2.3
高齢者人口比率	34.8%
單身世帯率	40.0%



用途滞在地区6

人口 (人)	72
世帯数 (世帯)	29
平均世帯人員 (人/世帯)	2.6
高齢者人口比率	22.2%
單身世帯率	39.3%

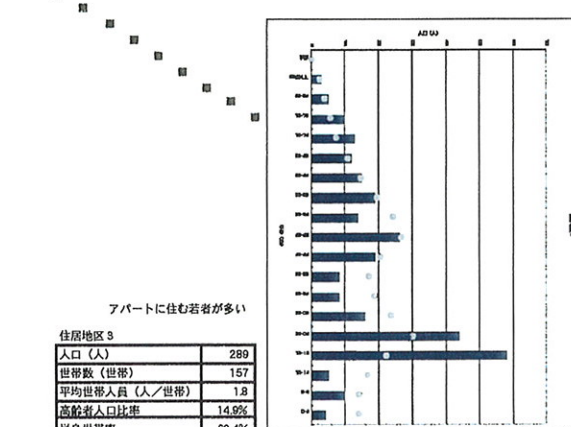
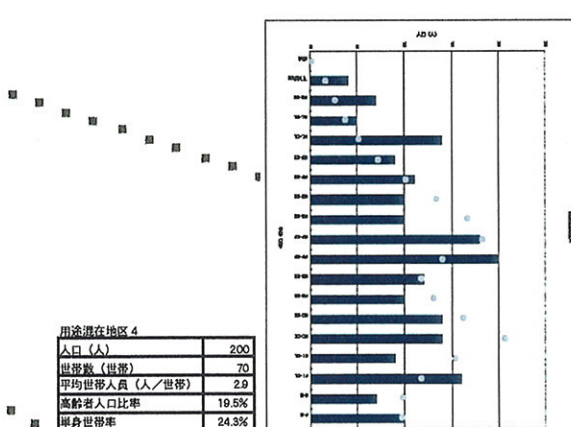
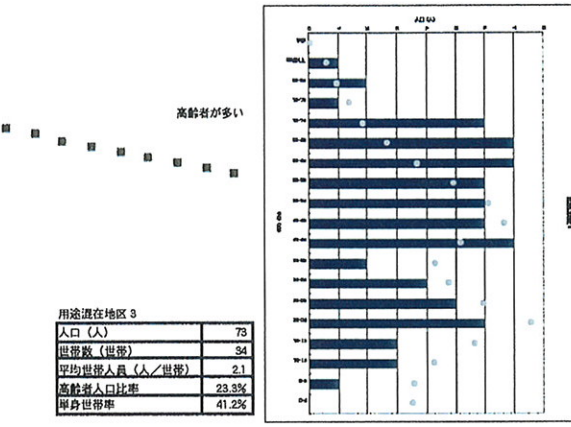
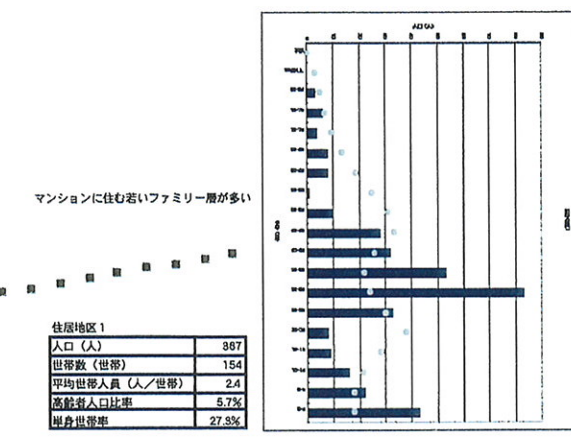


- 凡例
- 商業
 - 業務
 - 商業+業務
 - 住居
 - 商業+住居
 - 文化・教育・医療
 - 駐車場・駐輪場
 - 空地

土地・建物利用は1998年10月の現地調査による

1995年国勢調査において、人口が50人以下または世帯数が10以下の調査区
→土地利用により
商業・業務特化街区
商業+業務特化街区
商業+住居
文化・教育・医療
駐車場・駐輪場
空地

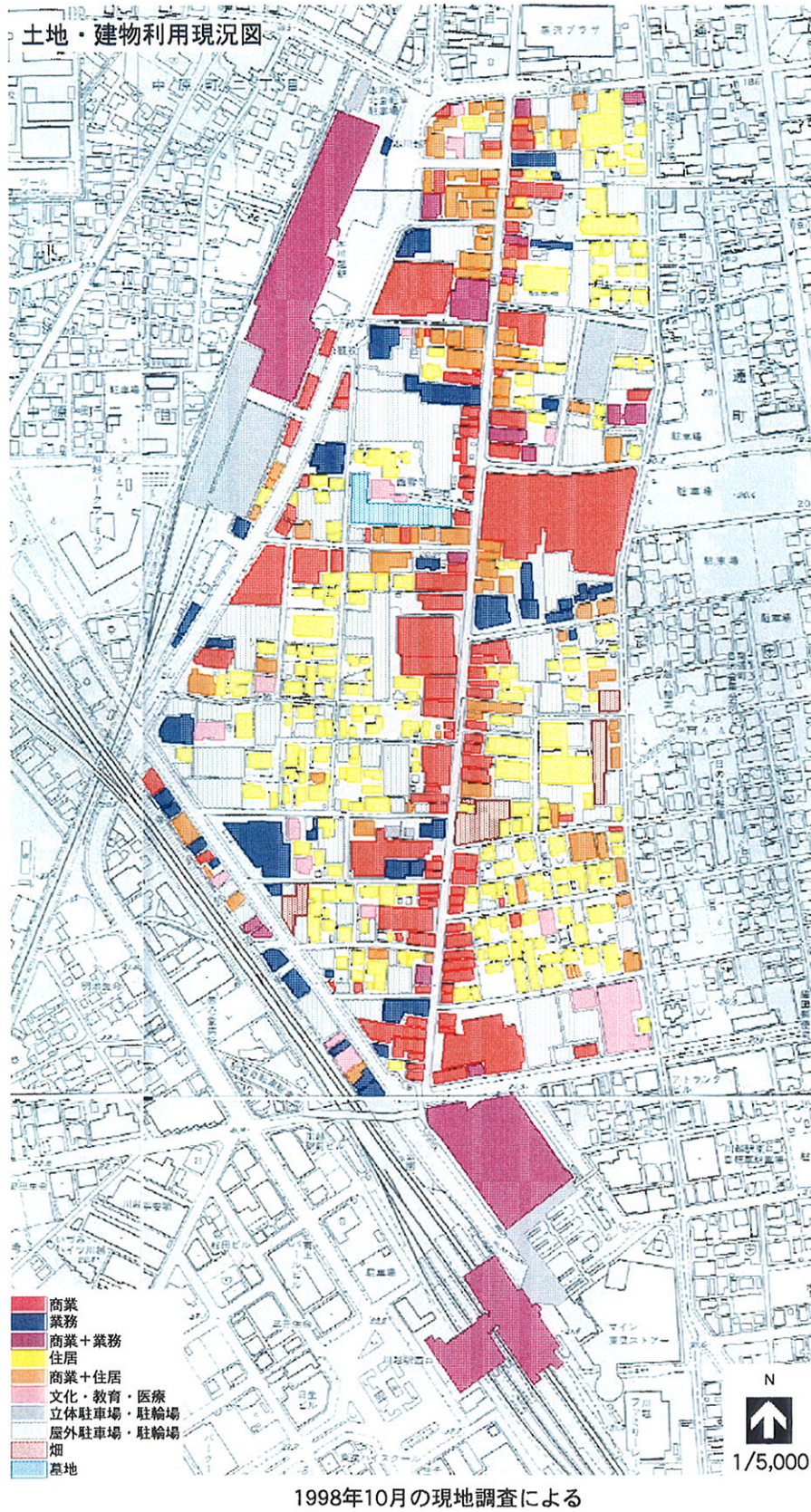
国勢調査をもとに作成
★印：1995年国勢調査に反映されていない新築マンション



住居地区3

人口 (人)	289
世帯数 (世帯)	157
平均世帯人員 (人/世帯)	1.8
高齢者人口比率	14.9%
單身世帯率	82.4%

店舗と住宅、駐車場



-土地・建物利用

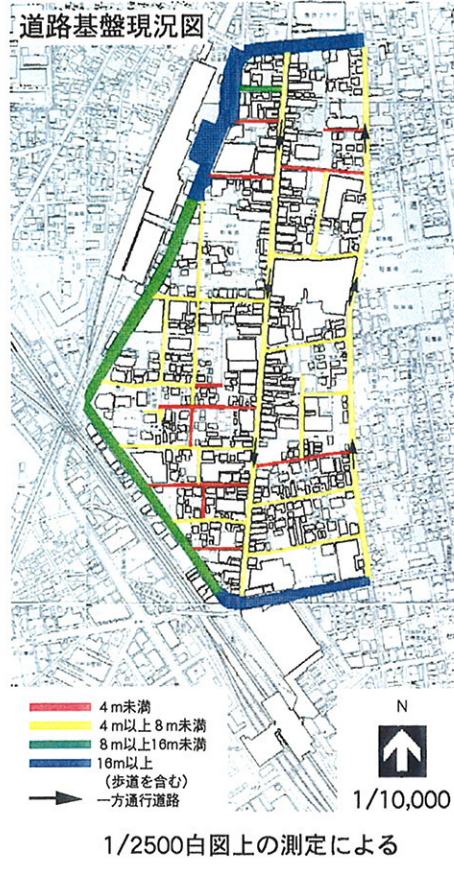
サンロード商店街に商業専用、新富町商店街と本川越駅周辺に住商併用の建物が集積している。商店街周辺の市街地は一戸建て住宅やアパート等からなるが、近年その中に高層マンションが建設されている。

全体的に平面駐車場が多く、わずかな農地も残っている。

ほとんどの道路が幅員 8 m以下

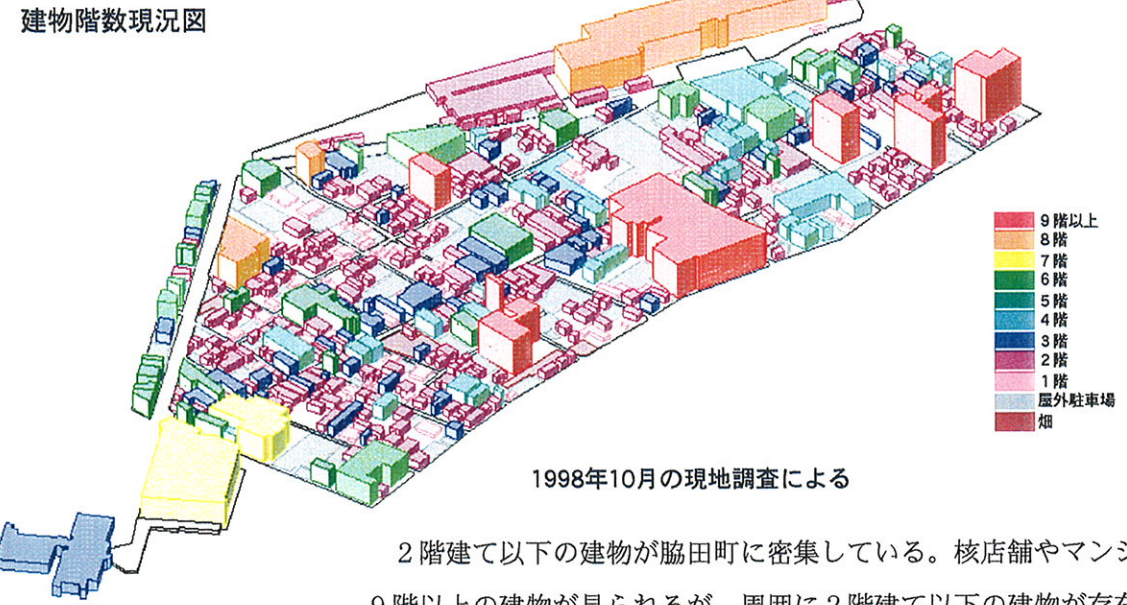
-道路基盤

幹線道路を除いては幅員 4m~8mの道路が多く、土地の高度利用を図るのは難しい。



様々な高さの建物が混在

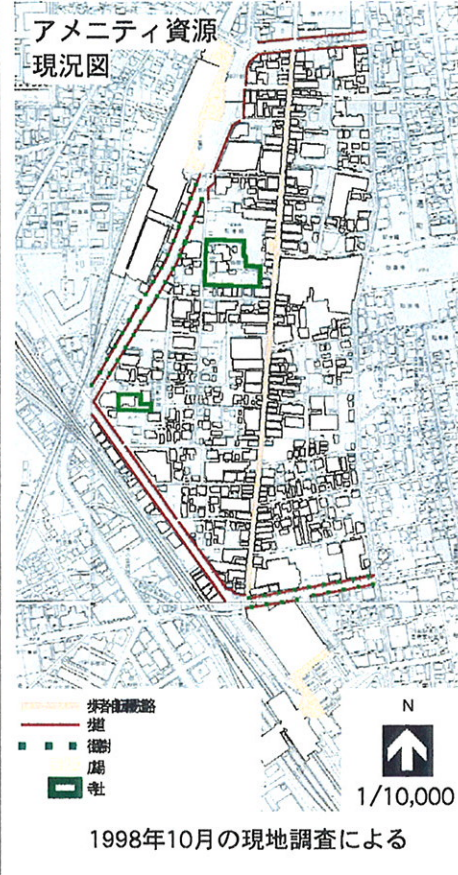
-建物階数



2階建て以下の建物が脇田町に密集している。核店舗やマンションに9階以上の建物が見られるが、周囲に2階建て以下の建物が存在するケースが多い。4~6階の建物は地区全体に渡って分布しているが、特に本川越駅周辺に多い。

アメニティが不足!

-アメニティ資源



買物交通による交通問題が深刻化

-交通問題

地区内には大規模駐車場が集積しているため、買物交通による交通問題が深刻化している。交差点や駐車場での渋滞、駐車場待ちの発生が、バスの走行性や周辺的生活道路に影響を与えている。



丸広デパート駐車場前(中央通り)の様子

対象地区の様子

-まち歩きの結果

本川越駅前広広場
樹木、ベンチ、街路灯などがバランス良く演出された都会的な広場である。バス停もある。

本川越駅とクレアモールをつなぐ道路
心地よい歩行空間とは言えないが、大勢の人々が利用する。

拡幅された都市計画道路
歩道や自転車通行帯、街路樹などが未整備である。路上駐車が目立つ。

本川越駅前横断歩道
本川越駅からクレアモール、川越駅方面に向かう大勢の歩行者が番号待ちをしている。自動車交通量が多いため、番号待ちの時間が長く、歩行者が溢れている。

本川越駅からの歩行者動線
「本川越駅～丸広駐車場～クレアモール」、「本川越駅～密集住宅地区～クレアモール南端」の2通りの主要動線がある。いずれも歩行空間としては好ましくない。

中央通線丸広駐車場付近
駐車場待ちの一般車が渋滞を引き起こしており、バスの走行性の低下にもつながっている。

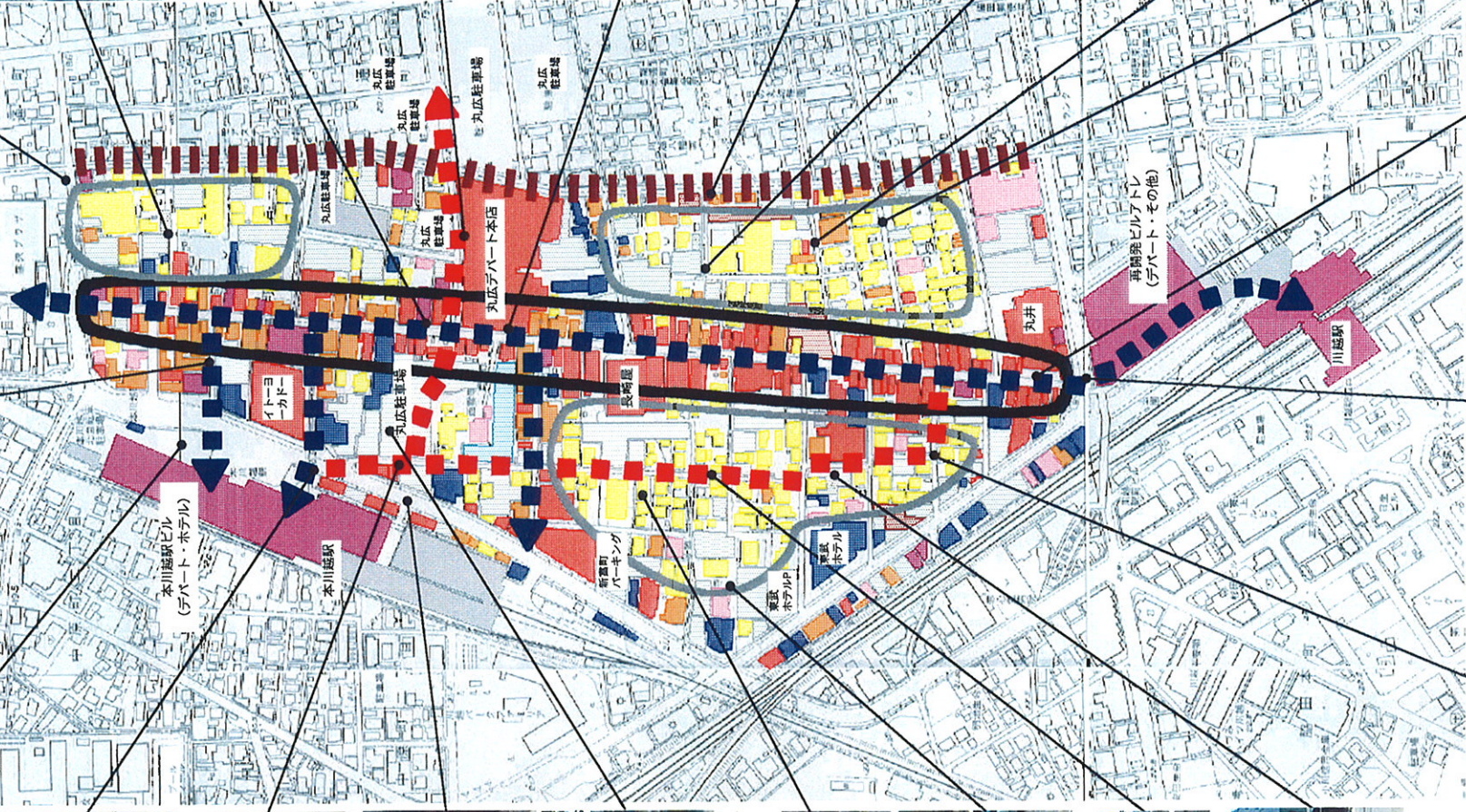
丸広駐車場を横切る歩行者
丸広駐車場内の通路を近道として利用する歩行者が多く、大変危険である。

密集住宅地区内に建設される高層マンション
一戸建て住宅とアパート等から成り脆弱な道路基礎を持つ密集住宅地区内に高層マンションが建設されている。今後もこのような高層マンション建設が予想される。

地区内の寺
この写真の長松院の他、丸広駐車場に隣接する西雲寺がある。

老朽木造住宅
密集住宅地区内には老朽木造住宅が数多く存在する。

平面駐車場
密集住宅地区内には平面駐車場が目立つ。商店街店舗の専用駐車場の他、月極駐車場も多い。2つの駅ビルのオープン後、老朽が駐車場に転用されるケースが多く見られた。



高層マンションの建設が進むエリア
近年、高層マンションの建設が進み、ファミリー世帯が急増している。利便性の高い都心居住の需要が顕在化していると言える。

クレアモール内の小広場
丸広駐車場の横に小広場があるが、最近、ベンチや自動販売機が撤去されてしまい、その機能を失っている。

丸広デパート本店北側の道路
重要な東西軸であるが、デパートの建物が高いため、薄暗く冷たい空間となっている。壁沿いに駐輪場が長く続く光景も、決して良いとは言えない。

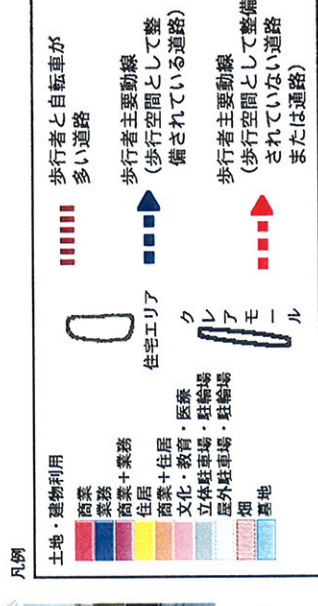
丸広デパート本店前のクレアモール
1mの路面後退を義務付ける「まちづくり協定」とモール化事業を中心に、商店街主導のまちづくりが進んでいる。

クレアモール裏の道路
最近では住宅地の環境を活かした店舗が増加している。自転車通行量も多く、自動車と歩行者・自転車の共存が課題となっている。

アパートやマンションの建設が進むエリア
アパートやマンションの建設が目立つ。一部では、建設と合わせて歩道の設置（道路の拡幅）が行われている。

クレアモールの脇道
落ち着いた雰囲気の中にレストランやブティックが存在する。

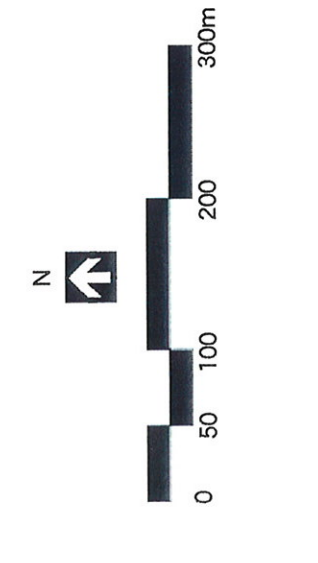
良好な低中層住宅地
緑豊かで良好な環境の低中層住宅地が残っている。



クレアモール
モール化事業により商店街の雰囲気は良くなり、賑わいも維持しているが、無秩序な看板やはみ出し展示が良好な景観形成を阻害している。

再開発ビルアトレ
川越駅から再開発ビルアトレ内の連絡通路を巡ってクレアモールに行く歩行者が多い。

クレアモールの脇道
近道として利用する歩行者が多いが、商店等の集積は見られない。



SHINTOMI-WAKITA AREA の整備方針

整備の目標

歴史的ストックの活用と
時代のニーズに合った
新しい都市機能の導入

OLD KAWAGOE AREA と NEW KAWAGOE AREA をつなぐエリアとして、また川越の重要な表玄関として、歴史的ストックを活用しながら、時代のニーズに合った新しい都市機能の導入を図る。

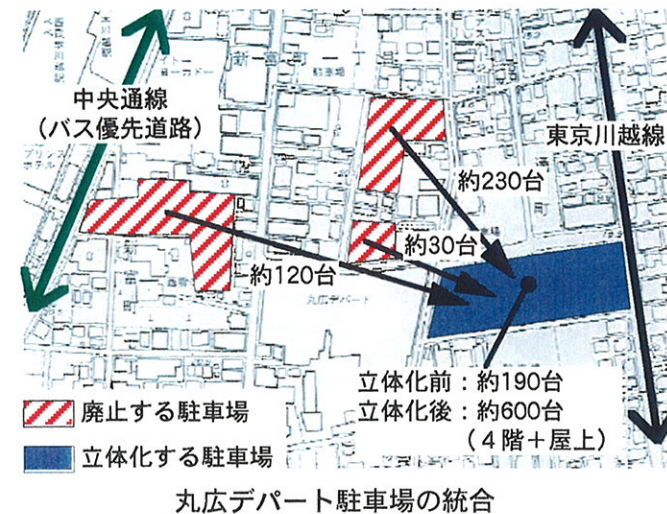
中央通線のバス優先道路化と丸広デパート駐車場の統合

「都心部の交通体系整備の方針」より

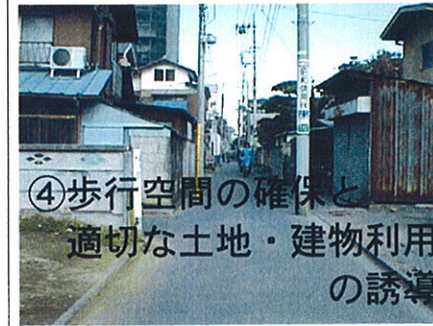
「都心部の交通体系整備の方針」において、SHINTOMI-WAKITA AREA は自動車流入を制限するゾーン内に位置しており、特に中央通線はバス優先道路とされている。そのため、買物目的の自動車が集まる本川越駅前の丸広デパート駐車場は、土地利用転換が要請される。

また、幹線道路から離れた位置にある駐車場2ヶ所についても、周辺道路において安全で快適な歩行空間の形成を図るため、土地利用転換を行う。

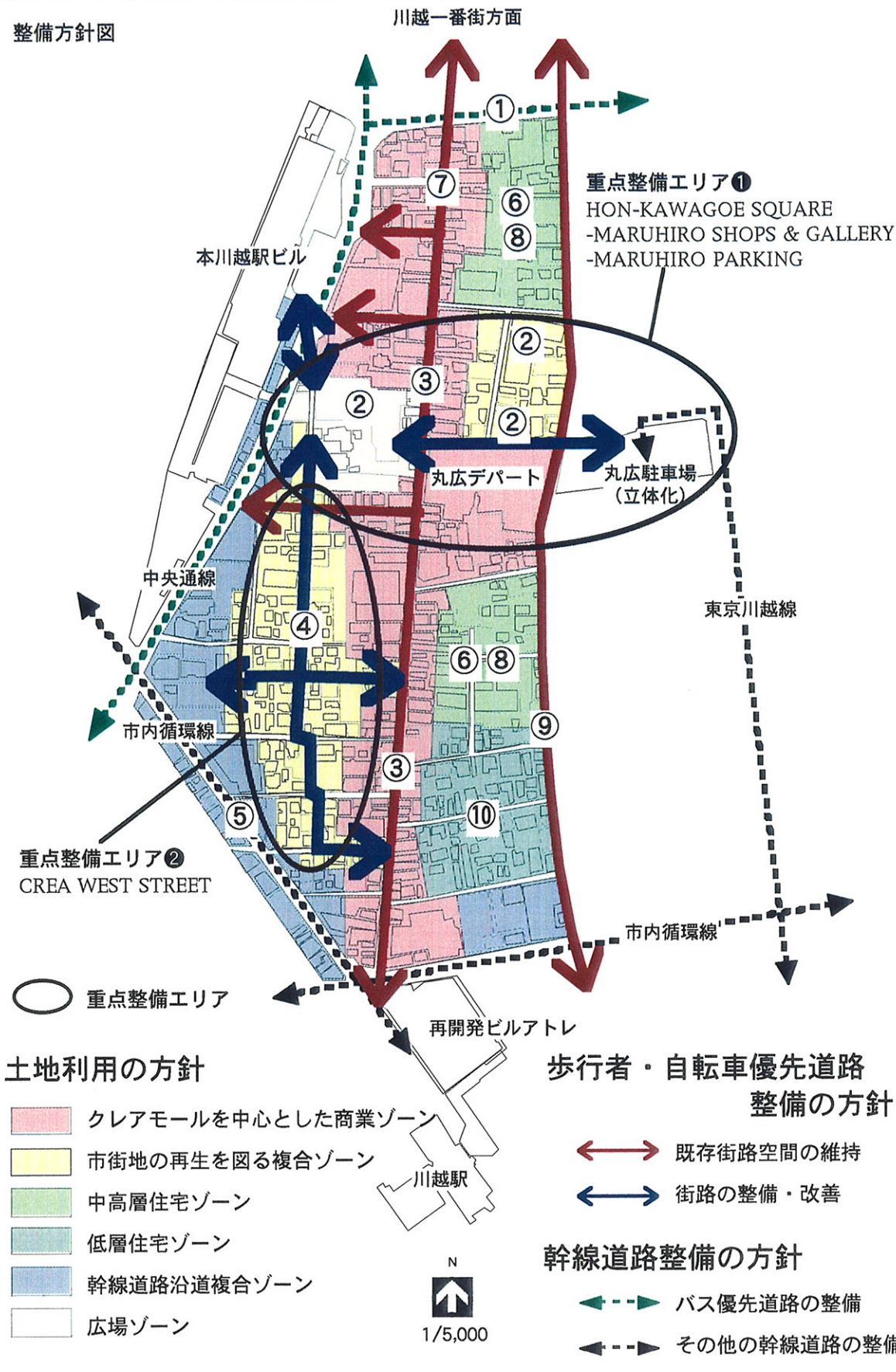
失われる駐車スペースは、東京川越線に隣接する大規模駐車場を立体化することにより確保する。



整備方針



整備方針図



MARUHIRO SHOPS & GALLERY

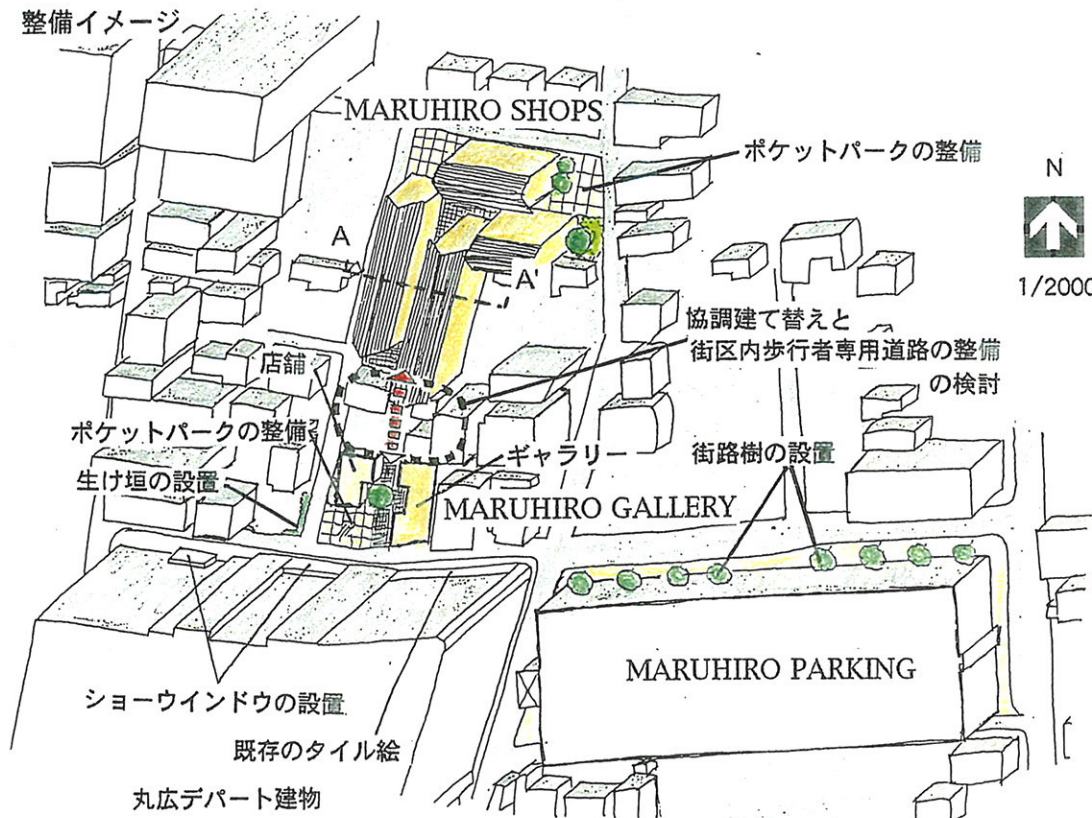
-丸広駐車場の再開発

幹線道路から離れた位置にある丸広駐車場の再開発を行い、

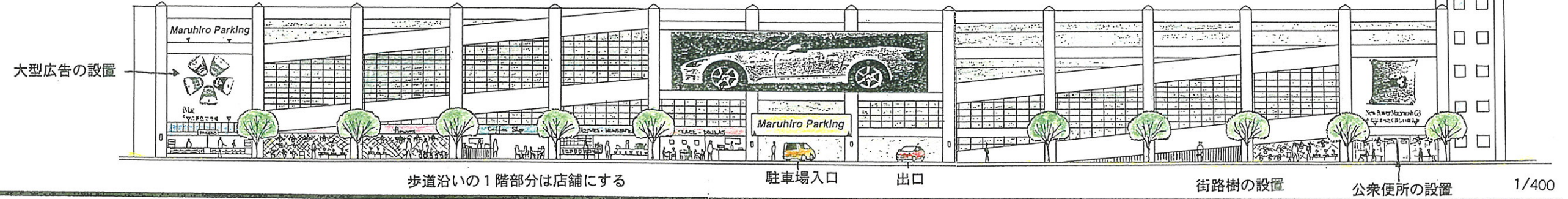
- ・店舗、オフィス、住宅からなる複合用途の建物を建設する。
- ・ギャラリーを建設する。
(店舗については、現在丸広デパート内にあるものをまちなかに移転する。
また、ギャラリーは、丸広デパートで行われる展示等のスペースとして利用する。)
- ・街区内に歩行者専用道路を整備する。

また、デパート建物の壁にショーウィンドウを設置し、既存のタイル絵と合わせて、楽しい歩行空間を創出する。

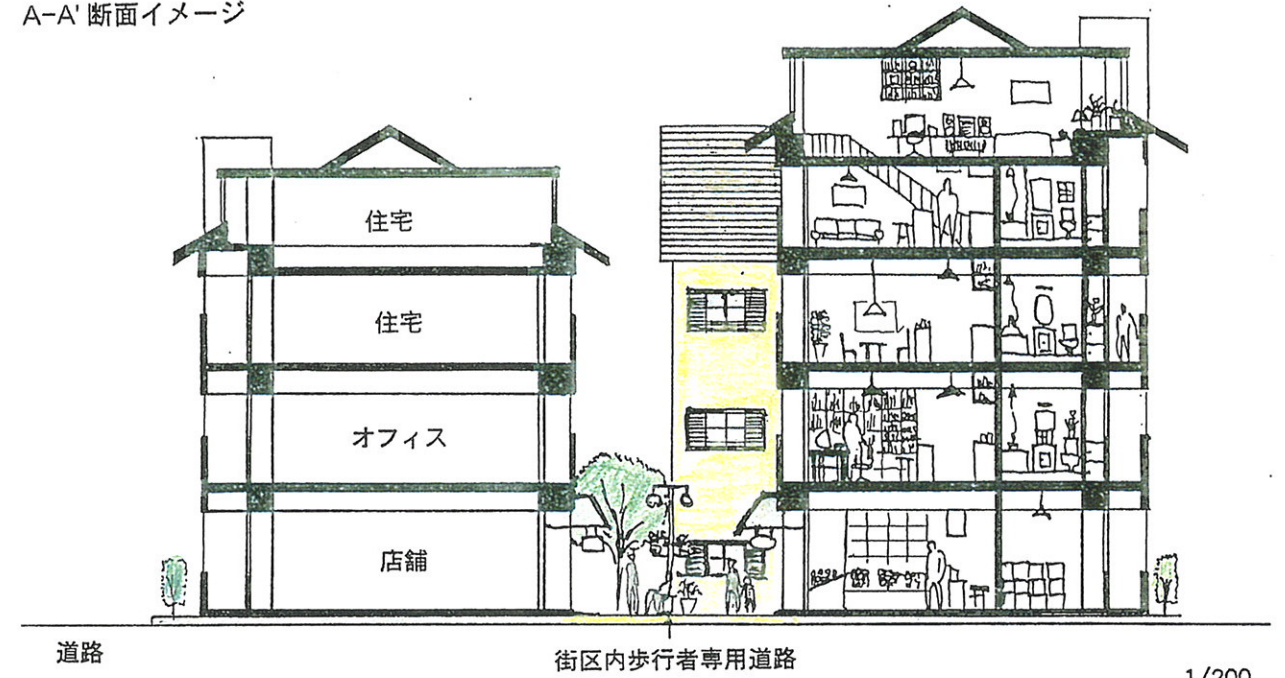
さらに、2つの駐車場跡地に挟まれた敷地においては、協調建て替えとそれによる街区内歩行者専用道路の完成を検討する。



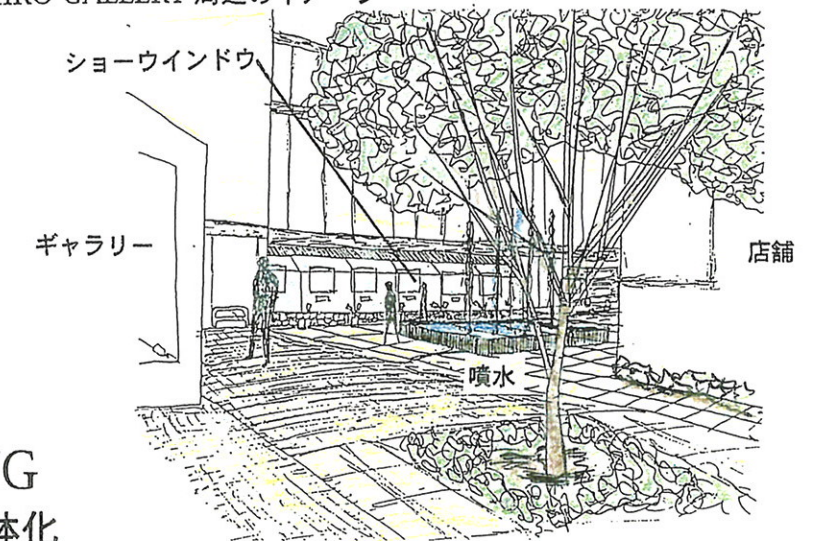
整備イメージ



A-A' 断面イメージ



MARUHIRO GALLERY 周辺のイメージ



MARUHIRO PARKING -丸広駐車場の立体化

幹線道路に隣接する大型駐車場を立体化する。
立体駐車場はまちに調和したものとする。

ファサードの工夫

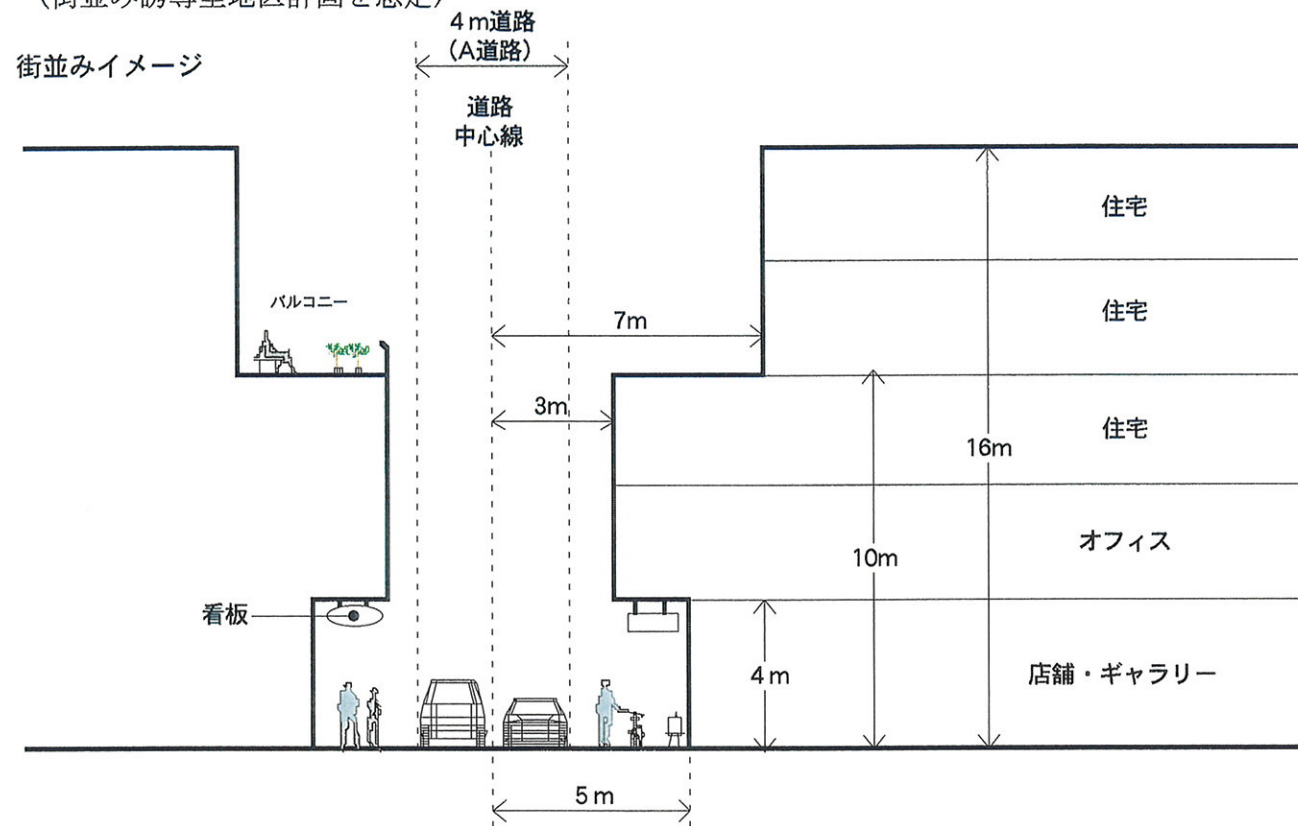
重点整備エリア②

CREA WEST STREET

-歩行空間の確保と街並み誘導

建物の壁面後退により本川越駅～クレアモール南部の歩行者動線を確保すると同時に、SHINTOMI-WAKITA AREA にふさわしい沿道土地利用、建物形態を誘導する。
(街並み誘導型地区計画を想定)

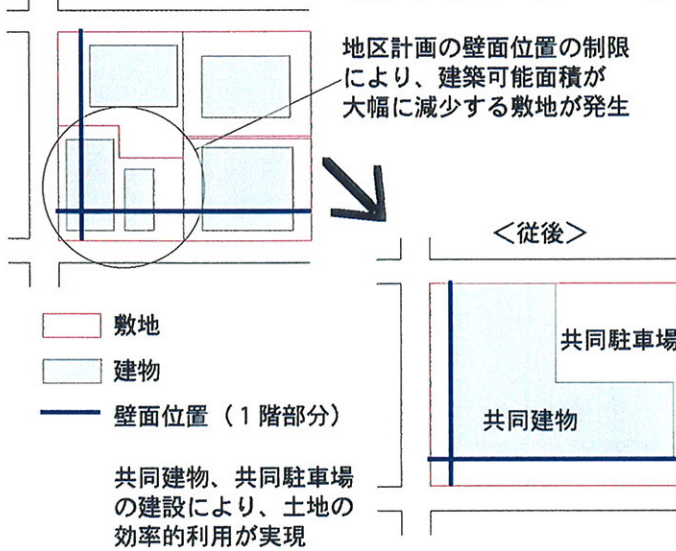
街並みイメージ



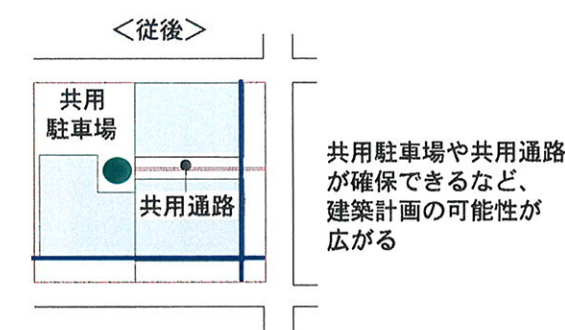
地区計画の内容

用途の制限	1～2階の部分 3階以上の部分	非住居としなければならない。 住宅等としなければならない。	(住宅等：住宅、共同住宅、寄宿舎又は下宿)
容積率の最高限度		360%とする。	
建蔽率の最高限度		80%とする。	
建築物等に 関する 事項	壁面位置の制限	<道路Aに面する壁面> 道路中心線からの距離を5m以上としなければならない。 地上4m以上10m未満の部分 道路中心線からの距離を3m以上としなければならない。 地上10m以上19m未満の部分 道路中心線からの距離を7m以上としなければならない。	<道路Bに面する壁面> 道路中心線から2m以上としなければならない。 道路中心線から2m以上としなければならない。 道路中心線から2m以上としなければならない。
	高さの最高限度	建築物の高さは19mを超えてはならない。	
	高さの最低限度	建築物の高さは9m以上でなければならない。	
	形態・意匠等の制限	外壁やそれに代わる柱、屋根などの形態・意匠等については周囲の環境との調和を図るなど都市景観に配慮したものとす。	
	屋外広告物の位置の制限	<道路A側に設置する屋外広告物> 道路中心線から3m以上、地上4m未満の範囲に設置しなければならない。	<道路B側に設置する屋外広告物> 道路中心線から2m以上、地上4m未満の範囲に設置しなければならない。
垣又はさくの構造の制限	<道路Aに面する垣又はさく> 設置してはならない。ただし、街並みの景観を向上させるものはこの限りでない。	<道路Bに面する垣又はさく> 生け垣または地上1.5m以下の透視可能なフェンスで基礎の高さが1.0m以下のものとする。	
駐車場の位置	道路Aに面して駐車場を設置してはならない。ただし、道路Aのみに面している敷地については、駐車場及びその通路が道路Aと4m以上接していない場合に限り、駐車場を設置してもよい。		

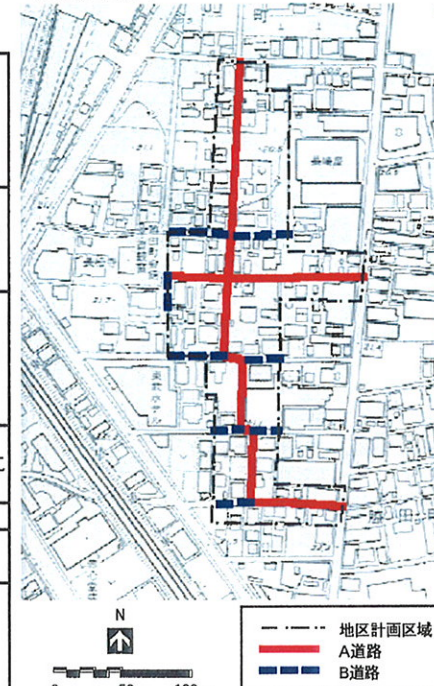
①共同建て替えの検討



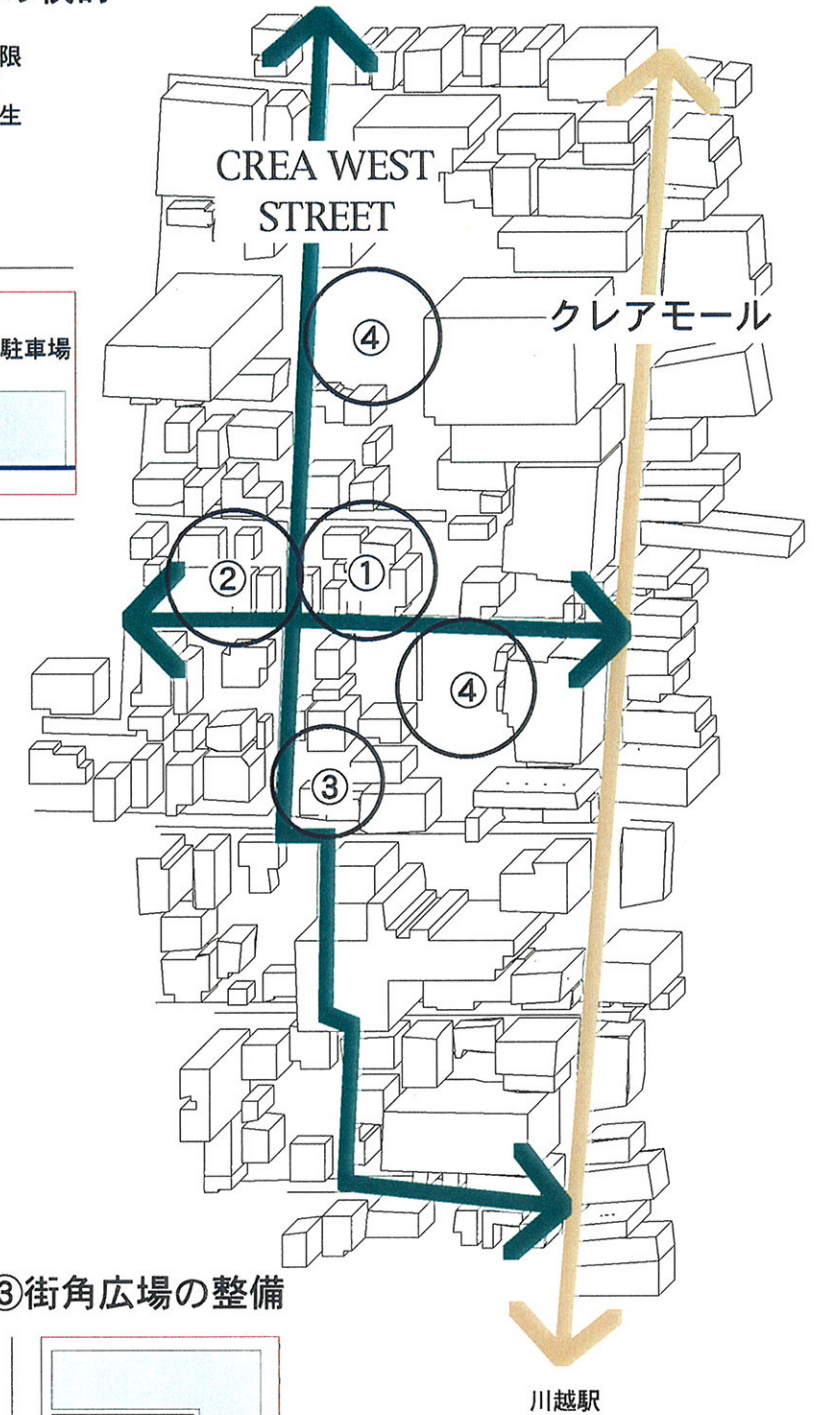
②協調建て替えの検討



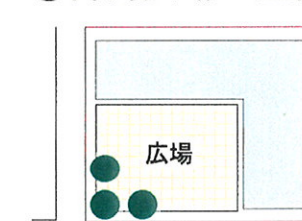
地区計画図



本川越駅・HON-KAWAGOE SQUARE・川越一番街



③街角広場の整備



クランクを利用して広場を整備し、それを囲むように建物を配置する

④土地の有効利用

現在平面駐車場として利用されている土地を有効利用する。
(例えば、駐車場の上に集合住宅を建設するなど)